

Организационные принципы проектно-ориентированного управления приема в эксплуатацию объектов метрополитена

Т. Г. Фесенко, к.т.н.

*Харьковская национальная академия городского хозяйства
61002, Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

Сегодня украинские города-участники «Евро 2012», все чаще становятся объектами пристального внимания европейского сообщества и прежде всего «заказчика» проведения матчей финальной части чемпионата Европы по футболу – союза европейских футбольных ассоциаций (УЕФА). Во время последних рабочих визитов в Украину представителей УЕФА отмечают положительные тенденции в подготовке городов к «Евро 2012», но обращают внимание на организацию транспортных путей. Уменьшить насыщенность уличного движения, количество наземного транспорта можно за счет подземного – метро / метрополитена. Поэтому развитие Киевского и Харьковского метро включено в Программу подготовки к Евро 2012 и финансируется в полном объеме. Вместе с тем успешное завершение строительства метрополитена во многом зависит от способности системы управлять последним этапом – «введение в эксплуатацию».

Законченные строительством и подготовленные к эксплуатации объекты метрополитена, как и объекты промышленно-гражданского назначения, подлежат приемке государственными приемными комиссиями. Процедуры создания рабочей и государственной комиссий, перечень документации, предъявляемой приемочным комиссиям, регламентируется строительными нормами [1-3] и правилами приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта и метрополитенов [4].

Процесс принятия в эксплуатацию объектов метрополитена усложняется тем, что работе рабочей и государственной приемной комиссии предшествует создание и работа ряда специализированных комиссий по видам работ (тоннельные сооружения, связь, депо, электрические устройства, системы телеуправления, санитарно-технические устройства, эскалаторы, организации движения, пожарной безопасности и т.д.) и подкомиссий по проверке готовности отдельных сооружений, устройств и обустройств.

Проект «Принятие в эксплуатацию законченных строительством объектов метрополитена» нужно рассматривать в комплексе и взаимосвязи следующих составляющих: пути; узлы и станции; мосты и тоннели; линии связи; оборудование автоматики и телемеханики; автоматизированные системы управления и вычислительные центры; служебно-технические, другие здания и сооружения производственного назначения и т.д.

Каждый из этих проектов является узко специфическим и уникальным, требует особого внимания. К тому же высокая степень ответственности сооружений метрополитена требует пристального контроля качества выполнения каждой системы, соблюдения требований эксплуатации и беспристрастной их оценки. Метро считается безопасным транспортом, станции

метрополитена можно использовать как сооружения гражданской обороны. Именно безопасности пассажиров и надежности инженерно-технического оборудования метрополитена уделяется особое внимание при строительстве, испытаниях и приемке в эксплуатацию.

Количество составляющих проекта метрополитена эксплицируется на состав (содержание, количество) исполнительной документации и также усложняет подготовку введения в эксплуатацию метро. В «Положении о порядке принятия в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта и метрополитенов» лишь перечень необходимой документации насчитывает 155 позиций (изложен на 16 страницах) [4], в отличие от объектов наземного строительства – 20 позиций [1]. Составление, оформление, проверка, согласование значительного количества документов требует объединения знаний, опыта, усилий нескольких специалистов.

На своевременное введение в эксплуатацию метрополитена влияет не только значительное количество документации, но и «живой, активный» процесс внесения изменений в нормативный порядок принятия в эксплуатацию законченных строительством объектов. В 2008 году были внесены существенные изменения в основные нормативные акты, регулирующие вопросы строительства, в том числе и введение в эксплуатацию. Выполнение требований всех нормативных актов в полном объеме усложняется и тем, что содержание этих актов иногда противоречит друг другу или содержат «пробелы». Поэтому согласование и решение «узких мест» при составлении документации по подготовке и сдаче объекта в эксплуатацию необходимо аккумулирование усилий всех заинтересованных сторон и поиска компромиссных решений.

Учитывая вышеизложенное, возникает задача – в условиях высокой степени неопределенности исходной информации организовать систему управления процессом «Принятия в эксплуатацию законченных строительством объектов метрополитена» с использованием проектного менеджмента, ориентированного на обеспечение выполнения работ в заданный срок, в рамках выделенного бюджета с высоким качеством. Внедрение проектного управления позволит повысить точность планирования, эффективность работы и взаимодействия сотрудников, оптимизировать финансовые затраты по проектам, минимизировать проектные риски и повысить уровень контроля за выполнением проектов.

Предлагается рассматривать «Штаб по строительству метро» как платформу для формирования проектно-ориентированного подразделения, предназначенного для реализации как централизованных, так и децентрализованных функций управления проектом, а также обеспечения территориально-распределенного управления командой проекта (рис.).



Рис.1. Концептуальная модель проектно-ориентированного штаба по строительству метрополитена

Таким образом, предложенная концептуальная модель проектно-ориентированного штаба по строительству метрополитена, интегрирует существующие структуры отдельных предприятий-участников в общую систему управления проектом, и регламентирует ответственность, полномочия и обязанности каждого специалиста команды проекта введения в эксплуатацию объектов метрополитена.

Литература:

1. ДБН.А.3.1-3-94. Прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів. Основні положення.
2. ДБН А.3.1-5-96. Організація будівельного виробництва.
3. ДБН В.2.3-7-2003. Споруди транспорту. Метрополітени.
4. Положення про порядок прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів залізничного транспорту і метрополітенів, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 21.10.99 р. № 507 та зареєстроване в Міністерстві юстиції України 14.03.2000 р. за № 160/4381.